



## Tilburg University

### Autoprijzen in Europa

van Damme, E.E.C.

*Published in:*  
Algemeen Dagblad

*Publication date:*  
2001

*Document Version*  
Peer reviewed version

[Link to publication in Tilburg University Research Portal](#)

*Citation for published version (APA):*  
van Damme, E. E. C. (2001). Autoprijzen in Europa. *Algemeen Dagblad*.

#### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

#### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

## AUTOPRIJZEN IN EUROPA

Als je dezer dagen door Europa toert, merk je dat de Europese integratie op bepaalde aspecten voortschrijdt. In ieder geval kun je bij de Europese binnengrenzen gewoon doorrijden. Zodra je echter een winkel binnenstapt, zie je snel dat het met de daadwerkelijke integratie van de Europese markt nog steeds slecht gesteld is. De prijsverschillen zijn in ieder geval zeer groot.

Onlangs concludeerde de Europese Commissie ook zelf dat de marktintegratie te wensen overlaat. In haar meest recente halfjaarlijkse 'scoreboard' is onder andere te lezen dat aardappelen in Denemarken drie keer zo duur zijn als in Ierland en dat de Duitse consument voor zijn draagbare Philips cd-speler drie keer zoveel moet betalen als een Spaanse. Voor bepaalde producten zijn de prijsverschillen goed uit kostenverschillen te verklaren, maar veelal spelen handelsbelemmeringen of andere marktfactoren een grotere rol.

Dit laatste geldt zeker voor de automarkt; een speerpunt van het Europese integratiebeleid. Eind juli presenteerde de Commissie haar meest recente rapport over deze markt, waarin zij opnieuw vast stelt dat de prijsverschillen eerder toe dan afgenomen zijn. Dit geldt zelfs binnen de Eurozone, de landen die op 1 januari volgend jaar hun nationale munt voor de Euro inruilen. Zo is een VW Golf in Duitsland 33,1% duurder dan in Finland, een Opel Corsa 37,4%, en een Opel Vectra zelfs bijna 50%.

Opmerkelijk is dat Duitse auto's in Duitsland duur zijn, Franse auto's in Frankrijk en Italiaanse in Italië. Dit laat zien dat de prijsverschillen niet door kostenverschillen verklaard kunnen worden. Eerder spelen consumentenpreferenties een rol. De Duitser heeft een voorkeur voor auto's van Duitse makelij en is bereid daar extra voor te betalen. De prijspolitiek van autoproducenten is hierop afgestemd en men doet er alles aan om de nationale markten gesegmenteerd te houden. Zo kreeg Opel vorig jaar nog een boete van 95 miljoen gulden omdat het Nederlandse dealers, die aan Duitsers wilden leveren, in de wielen reed. In 1998 had VW voor een vergelijkbaar vergrijp reeds een boete van meer dan 100 miljoen Euro gekregen.

De EU vergelijkt overigens netto catalogusprijzen, exclusief belastingen. In Nederland zijn deze relatief hoog, hier moet op auto's niet alleen BTW (19%), maar ook een luxe belasting, BPM, betaald worden. Dit is maar liefst ongeveer 40% van de kale nieuwprijs. Over het algemeen zijn catalogusprijzen laag daar waar belastingen hoog zijn: producenten reageren strategisch op de hoge belastingtarieven om zo hun auto's nog enigszins betaalbaar te houden. Bij de populaire Duitse modellen, waar de Europese Commissie vast stelt dat de prijs ook hier hoog is, wordt de Nederlandse consument dus twee keer genaaid, een keer door de producent en een keer door de overheid.

Recent onderzoek, van een Belgische econoom en een Griekse econome, laat zien dat de prijsverschillen binnen Europa sinds 1970 overigens wel kleiner geworden zijn. Dat onderzoek laat echter ook zien dat de prijsverschillen slechts zeer langzaam kleiner worden en dat de convergentiesnelheid sinds de intensivering van het Europese integratieprogramma in 1992 niet is toegenomen. Het duurt nog steeds 5 tot 8 jaar voordat een verschil van f 1000 gehalveerd is.

Dit onderzoek laat de conclusie toe dat actiever beleid nodig is. In het bijzonder moeten de Commissarissen Monti (mededinging) en Bolkestein (interne markt) in actie komen. Monti kan volgend jaar de speciale bescherming tegen mededinging, die autoproducenten nu genieten, intrekken. Hij heeft gedreigd in actie te komen als de prijsverschillen meer dan 12% bedragen; hij moet die dreiging alleen uitvoeren.

Bolkestein zou zijn pijlen kunnen richten op de speciale belastingen, zoals de Nederlandse BPM, die immers niets anders dan een verkapte BTW is. Nu BTW-percentages in Europa vergaand geharmoniseerd zijn, is het zaak ook de overige indirecte belastingen gelijk te trekken en wellicht zelfs af te schaffen. Pas dan kan van één interne markt sprake zijn. In oktober vorig jaar kondigde Bolkestein reeds een nota over dit onderwerp aan. Laten we hopen dat hij het niet bij woorden laat.

Eric van Damme